

**Зятіна Д. В.**

*Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри господарського права і процесу, кандидат юридичних наук*

## **ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ КОНЦЕСІЙНИХ КОНКУРСІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ**

Згідно із ч. 1 ст. 26 Закону України «Про морські порти України» приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється, в тому числі, на підставі договорів концесії. Саме концесія, як свідчить міжнародна практика, є однією з найбільш оптимальних форм співробітництва між портом та портовими операторами.

15 жовтня 2012 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної владою» згідно з якою 18 морських портів України можуть передаватися в концесію з можливістю реалізації декількох концесійних проектів в кожному порту.

Особливості проведення концесійного конкурсу висвітлено в Законі України «Про концесії» від 16.07.1999 р., а також в Положенні про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної та комунальної власності, які надаються в концесію від 12.04.2000 р. № 642 (далі – Положення про проведення концесійного конкурсу).

Чіткий і прозорий механізм проведення концесійного конкурсу є необхідною передумовою обрання найбільш ефективного концесіонера, завданням якого має бути не тільки максимізація власного прибутку, але й забезпечення належного розвитку порту в цілому. Європейська практика концесій в морських портах демонструє, що портові території та об'єкти портової інфраструктури можуть бути надані в концесію шляхом: прямого призначення концесіонера, проведення переговорів з потенційними концесіонерами, проведення конкурсів. Здебільшого портові об'єкти надаються саме із застосуванням конкурсних процедур. При цьому для передачі в концесію невеликих портових потужностей може застосовуватися спрощена версія конкурсу, тоді як для передачі в концесію великих цілісних майнових комплексів необхідним є проведення повної конкурсної процедури.

В п. 31 Положення про проведення концесійного конкурсу зазначається, що конкурс проводиться в один етап, за результатами якого комісія готує висновки концесіодавцю для визначення переможця. Водночас, така практика не в повній мірі відповідає європейській. Адже передання в концесію великих цілісних майнових комплексів проводиться в два чи більше етапів, що дозволяє обрати найбільш перспективного концесіонера, який запропонував найліпші умови експлуатації об'єкта концесії. Двоступеневий порядок обрання концесіонера видається більш ефективним, тому має

бути застосований при укладенні договорів концесії в морських портах України.

Аналіз досвіду країн Європейського Союзу щодо укладання концесійних договорів дозволяє виділити групу основних критеріїв відбору потенційних концесіонерів. Концесіонери мають подати технічне обґрунтування концесійного проекту, надати фінансовий та маркетинговий плани. Більшість портів при проведенні концесійного конкурсу потребують надання учасниками проектів щодо використання найманої праці, докази наявності позитивного попереднього досвіду ведення господарської діяльності в портах, інформацію про напрями мінімізації негативного впливу на екологічну ситуацію від впроваджуваних портовим оператором заходів. При цьому умови про захист навколишнього середовища сьогодні наявні у 85 % всіх концесійних договорів в портах (Green concession agreements // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.porttechnology.org/technical\\_papers/green\\_concession\\_agreements](http://www.porttechnology.org/technical_papers/green_concession_agreements)).

Відповідно до п. 32 Положення про проведення концесійного конкурсу одним з критеріїв обрання його переможця є: «максимальне використання у концесійній діяльності працівників – громадян України...». Авжеж, в концесійному проекті порядок реалізації цієї умови має бути більш детально виписаний. Наприклад, при передачі в концесію контейнерного терміналу грецького порту Пірей вказувалося, що портовий оператор має право самостійно визначати кадрову політику на своєму терміналі, але він зобов'язаний працевлаштувати наявних на момент укладання договору концесії працівників порту на строк не менше 18 місяців з дати укладання договору (Concession of the Piraeus container terminal: turbulent times and the quest for competitiveness // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839.2011.642316#preview>).

Також звертається увага на важливість забезпечення конкуренції всередині портів. В статті 7 Пропозицій до Директиви Європейського Парламенту «Про доступ ринку до портових послуг» зазначається, що за загальним правилом, якщо немає виключних обставин, що стосуються обсягів та категорій вантажів, уповноважена влада порту має забезпечити наявність не менше двох суб'єктів, які надаватимуть портові послуги для кожного виду вантажу. Такі суб'єкти мають бути незалежними один від одного, що дозволить попередити монополізацію портових послуг одним суб'єктом. (Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council On Market Access to Port Services // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0035:FIN:EN:PDF>).

Слід особливо підкреслити, що в більшості європейських портів найбільш вагомим критерієм обрання переможця концесійного конкурсу є очікуваний мінімальний рівень пропускнуєї спроможності портово-

го терміналу. Портовий оператор, як правило, має досягти мінімальний обсяг пропускної спроможності в залежності від розміру терміналу. В деяких випадках концесіодавець встановлює мінімальний обсяг пропускної спроможності на один гектар площі терміналу або на один метр причальної стінки (Theo Notteboom, Patrick Verhoeven. The awarding of seaport terminals to private operators: European practices and policy implications // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6160/1/45D\\_NotteboomVerhoeven.pdf](http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6160/1/45D_NotteboomVerhoeven.pdf)). Такі вимоги мають бути відображені в концесійних проектах і в Україні.

Підсумовуючи, слід зазначити, що з огляду на важливість та стратегічну значимість портової галузі для економіки України доцільним є розроблення спеціального порядку проведення концесійного конкурсу в морських портах. Використання найліпших світових практик діяльності морських портів при вдосконаленні сучасного українського законодавства, надасть можливість максимально ефективно провести реформи морської галузі.

**Romanenko K. M.**

*National University «Odesa National Academy of Law»,  
Associate professor of the department of national economy, PhD*

## **INFORMATION TECHNOLOGY AS A COMPETITIVE ADVANTAGE OF FREIGHT FORWARDERS**

The freight forwarding industry is becoming smarter, driven by the demands of manufacturers and retailers, and the need to improve efficiencies. Nowadays it's a 'perfect storm' for the logistics industry. Freight forwarders face continuous and accelerating change, economic uncertainty in many markets, a growing burden to comply with new regulations and the need to respond to customers with a more personalised service.

Information technology has always played a central role in relieving the immense pressure on costs, time, quality of service and profitability. Through providing key business and operational information and driving higher productivity, freight forwarders are better able to manage their daily and strategic business issues and remain competitive in the increasingly challenging and complex global logistics marketplace. It's about people, processes and systems; freight forwarders are streamlining their internal business processes and more tightly integrating their IT systems with their supply chain logistics partners, to speed up and improve the efficiency of order processing and the movement of goods domestically and across international borders.

With extremely tight margins, freight forwarders are striving to more effectively utilise shipment space and control their costs, while still meeting the stringent delivery expectations of their customers. When fuel rates are particularly high, many container ships are set to operate at 'half-throttle' to